Die Haftung des Rheders

aus

fremdem Verschulden.

Von

Eugen Gertz.

Essen,
Druck von G. D. Baedeker.
1895.

Die Haftung des Rheders

aus

fremdem Verschulden.

Inaugural-Dissertation

der hohen juristischen Fakultät zu Erlangen vorgelegt

zur

Erlangung der Doktorwürde

von

Eugen Gertz

aus Berlin.

Essen,

Druck von G. D. Baedeker.

1895.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535724_0063

Disposition.

Einleitung:

Gründe der Haftung aus fremdem Verschulden.

Abhandlung:

I. Abschnitt:

Kurze Uebersicht über die geschichtliche Entwickelung der Haftung des Rheders aus fremdem Verschulden.

II. Abschnitt:

Die Arten der Haftung. Das Sondervermögen des Rheders. Begriff des Rheders. Seine privatrechtliche Stellung im Allgemeinen.

III. Abschnitt:

Die Voraussetzungen der Haftung des Rheders aus fremdem Verschulden. Der Rheder haftet aus dem Verschulden

1. seiner Gehülfen in contrahendo, und zwar
   a. seiner gewöhnlichen Bevollmächtigten,
   b. seines Schiffers,
2. seiner Gehülfen in praestando,
   a. wenn durch ihr Verschulden die ordnungsmässige Erfüllung eines Kontrakts vereitelt ist, und zwar
      α. eines Frachtvertrages,
      β. eines sonstigen Vertrages,
   b. wenn sie ausserkontraktliches Verschulden trifft, und zwar haftet er
      α. privatrechtlich
         $\alpha\alpha$. für Personen der Schiffsbesatzung,
         $\beta\beta$. des Lootsen,
      β. öffentlich-rechtlich.

IV. Abschnitt:

Der Umfang der Ersatzpflicht und die Verjährung der Ansprüche.

Schluss:

Die Kollision der Gesetze.

Mit Haftung bezeichnet man die Verpflichtung, für die Schädigung fremder Interessen mit dem eigenen Vermögen Ersatz zu leisten. Von einer Haftung kann man nur bei Handlungen von Gehülfen sprechen; das Einstehen für Vermögensnachtheile, die jemand durch eine schuldhafte Handlung einer Person erlitten hat, die zu dem, der für den Schaden aufzukommen hat, in keinerlei dienstlichem Verhältniss steht, kann man nicht Haftung nennen. Hier handelt es sich entweder um Zufall oder um eigenes Verschulden.

Der Zweck der Haftung ist lediglich ein ökonomischer Ausgleich, der Ersatz eines reellen oder ideellen Schadens. Auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts kann daher auch „eine Haftung für fremde Schuld nur da vorkommen, wo die rechtswidrige Handlung als Ursache eines ökonomisch zu taxirenden ideellen Verlustes aufgefasst und behandelt wird, d. h. im Bereich der mit Geldstrafen belegten Vergehen.“ (v. Wyss, Die Haftung für fremde Culpa nach röm. R. S. 1.)

Bei der Erörterung der Frage nach der Haftung eines Geschäftsherrn aus fremdem Verschulden ist es zunächst geboten, sich über die Gründe dieser Haftung klar zu werden. Denn nur auf der Grundlage einer solchen Untersuchung wird es in zweifelhaften Fällen möglich sein festzustellen, ob die Voraussetzungen für eine Haftung vorliegen oder nicht. Den geeignetsten Ausgangspunkt für diese Untersuchung bildet die aus der Natur der Sache sich ergebende Theilung: Gehülfen in contrahendo und Gehülfen in praestando.

Die Haftung für jene hat ihren Grund in dem Wesen der direkten Stellvertretung: Rechte und Verbindlichkeiten entstehen bei Abschluss eines Rechtsgeschäftes durch einen Vertreter ohne Weiteres in der Person des Vertretenen. [1])

[1]) Die Handlung des Vertreters wird dem Vertretenen so zugerechnet, als wäre sie seine eigene. Entsch. d. R. O. H. G. v. 18. Juni 1872. VI, S. 404.

Ebenso einfach liegen die Verhältnisse bezüglich der Haftung aus schuldhaften Handlungen von Gehülfen bei der Ausführung von Verträgen, solange es sich um die Erfüllung generischer Obligationen handelt. Der debitor generis wird nur durch Leistung der geschuldeten Gegenstände befreit; diese Leistung kann niemals unmöglich werden, da ihr Objekt individuell völlig unbestimmt ist — es sei denn, dass sämmtliche Objekte, mit denen erfüllt werden kann, verschwinden. Hat der Schuldner garnicht oder nicht vertragsmässig erfüllt, so kann der Gläubiger unter allen Umständen Ersatz verlangen; selbst wenn er sich dazu bereit findet, eine Sache von schlechterer Qualität anzunehmen, als sie ausbedungen war, so ist er immer noch berechtigt, für den Minderwerth Ersatz zu verlangen

Von den Obligationen, die auf eine Dienstleistung gehen, zeigt die conductio operis — eine andere Obligation kommt für unser Thema nicht mehr in Betracht — mit der zuletzt besprochenen insofern eine grosse Verwandtschaft, als auch bei ihr völlige Unbestimmtheit des Leistungsobjekts vorhanden ist. Ueber die Gründe der Haftung für fremdes Verschulden bei der Erfüllung eines Werkverdingungsvertrages herrscht grosse Meinungsverschiedenheit; man streitet lebhaft darüber, ob der Geschäftsherr hier unter allen Umständen für den Schaden einzutreten habe, der anderen sowohl aus der kontraktswidrigen Erfüllung als auch aus ausserkontraktlichem Verschulden seiner Gehülfen erwächst oder nicht. Die einen wollen den Prinzipal nur haften lassen, wenn er den durch seine Gehülfen herbeigeführten Schaden mit veranlasst hat, entweder positiv oder durch culpa in eligendo oder in inspiciendo; die andern wollen ihn unter allen Umständen für die Erfüllung seines Vertrages einstehen lassen, aber nicht nur dafür allein, sie wollen ihn auch unbedingt für jeden Schaden verantwortlich machen, den seine Gehülfen in dieser ihrer Eigenschaft, also durch ungeschickte Verrichtung ihrer Arbeiten verursachen. Die Vertheidiger der ersten Ansicht erklären jedes Haften über die bezeichneten Grenzen hinaus als eine Konzession, die man praktischen Bedürfnissen, insbesondere dem der Verkehrssicherheit zu machen genöthigt sei; die aber, welche die Richtigkeit der zweiten Ansicht verfechten, sehen in jeder Milderung der strengen Haftung eine Billigkeitsrücksicht gegenüber dem Prinzipal, der gethan hat, was man vernünftiger Weise von ihm verlangen konnte. Es

ist nicht zu leugnen, dass die konsequente Rechtsanschauung auf Seiten dieser steht.

Was zunächst die Haftung ex contractu anlangt, so muss daran festgehalten werden, dass, wer zu leisten versprochen hat, erfüllen oder, wenn ihm dies unmöglich geworden ist, dem anderen sein Interesse an der Erfüllung ersetzen muss. Insbesondere ist der Frachtführer verpflichtet, die ihm zum Transport übergebenen Gegenstände am Bestimmungsorte rechtzeitig und unversehrt abzuliefern.[1])

Wer die Ausführung eines Vertrages Gehülfen überträgt, hat für die ordnungsmässige Erfüllung seiner Verbindlichkeit um nichts weniger einzustehen, als wenn er ihr selbst genügte. Sonst würde auch die Verkehrssicherheit bedenklich leiden; denn jeder Unternehmer könnte sich — von ganz einfachen Verhältnissen gesprochen — von aller Verantwortlichkeit — die culpa in eligendo ausgenommen — dadurch befreien, dass er das ihm übertragene Werk einem Gehülfen in Auftrag giebt. Ist dieser obenein insolvent, so hätte der Gläubiger stets allein den Schaden zu tragen, der ihm aus einer ordnungswidrigen Erfüllung des Vertrages erwächst, die durch ein Verschulden des Gehülfen verursacht ist.

Den Grund für die Haftung eines Betriebsunternehmers für das Verschulden seiner Gehülfen, und zwar sowohl für dasjenige, das die kontraktmässige Erfüllung eines Vertrages vereitelt, wie für das ausserkontraktliche müssen wir in einer stillschweigenden Garantieübernahme seitens des Prinzipals für die moralischen und technischen Qualitäten seiner Leute suchen, soweit solche Eigenschaften für seinen Betrieb in Frage kommen. Diese Gewährleistung kann das Publikum verlangen; es kann ihm nicht zugemuthet werden, dass es einen Theil der Gefahren eines Betriebes trägt, dessen Vortheile allein dem Unternehmer zufallen. Man muss berücksichtigen, „dass ja der Prinzipal einen grossen Theil seines Unternehmergewinnes der Thätigkeit des Gehülfen verdanke, und dass es demgemäss auch nicht mehr als

[1]) Ein Gutachten der hallischen Juristenfakultät erkennt das Charakteristische der locatio conductio operis darin, dass nicht die einzelne Thätigkeit, sondern die universitas consummationis, das ἀποτέλεσμα den Inhalt der dem conductor obliegenden Leistung ausmache. Solange der conductor diese consummatio nicht unmittelbar oder mittelbar bewirkt habe, sei er seiner kontraktlichen Verbindlichkeit überall noch gar nicht nachgekommen. Die Kontraktklage geht also noch immer gegen ihn auf Erfüllung oder Leistung des Interesses.

billig sei, wenn ihm der Betrag des durch die Thätigkeit eben dieses Gehülfen angerichteten Schadens am Unternehmergewinn abgesetzt werde.“ (Ubbelohde im Archiv für praktische Rechtswissenschaft VII, S. 260.) In diesem Gewinn sei gewissermassen eine Assekuranzprämie als Aequivalent der für die Gehülfen übernommenen Gefahr enthalten.

Diese Haftung findet sich in ihrer ganzen Strenge bereits im römischen Recht, allerdings mit verschiedenen Einschränkungen. So konnte der Hausvater für die Delikte seiner Gewaltuntergebenen zum Schadenersatz herangezogen werden. Ferner waren die Eigenthümer von Schiffen und anderen Fahrzeugen, die Gastwirthe und die Stallhalter für jede Beschädigung, auch die ausserkontraktliche, verantwortlich,[1]) die die in ihrem Gewerbebetriebe verwendeten Leute in den Räumen der Schiffe, Gasthäuser oder Stallungen[2]) herbeigeführt hatten. Der Geschädigte hatte nicht nöthig, auf einen Vertrag sich zu berufen, er brauchte nicht die Thatsache der Reception nachzuweisen; es genügte für den Kläger „schon die Bezugnahme auf eine Entwendung oder Schadenzufügung, von denen die letztere auch dann in Betracht gelangt, wenn sie nicht Sachen, sondern die Person des Reisenden betroffen hat“. (Waentig, Ueber die Haftung für fremde unerlaubte Handlungen, S. 53.) Weitere Anwendungen der strengen Haftpflicht finden wir bei den Pächtern von Staatseinkünften für die von ihren Untergebenen begangenen Ausschreitungen[3]) und beim Inhaber einer Wohnung für gewisse von anderen Personen verschuldete Beschädigungen.[4])

Mögen das immerhin Ausnahmen gewesen sein, „es lässt sich gleichwohl nicht verkennen, dass thatsächlich in den wichtigsten Fällen des Geschäftsverkehrs die Verantwortlichkeit des Prinzipals eine unbeschränkte oder doch einen mehr oder minder beträchtlichen Theil seines Vermögens ergreifende war.“ (Goldschmidt i. s. Zeitschrift f. d. ges. Hdlsr. XVI, S. 367.)

Die modernen Rechte regeln die Haftung aus fremdem Verschulden, insbesondere die Haftung für ausserkontraktliches Verschulden

---

[1]) Ex delicto cuivis eorum, qui navis navigandae causa in nave sint, detur actio in exercitorem. L. 1 §. 2 D. de exerc. act. XIV, 1.

[2]) Debet exercitor omnium nautarum suorum factum praestare, sed non alias praestet, quam si in ipsa nave damnum factum sit: ceterum si extra navem licet a nautis, non praestabit. L. 7 pr. D. Naut. caup. stab. IV, 9.

[3]) L. 1—6 D. de publicanis XXXIX, 4.

[4]) Tit. D. de his qui effuderint IX, 3.

sehr verschieden. Ganz allgemein spricht sie z. B. der Code civil aus, indem er im §. 1384 bestimmt: „Les maîtres et les commettants sont responsables du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions, auxquelles ils les ont employés.“

Die strenge Haftung finden wir, soweit sie je nach dem Gewerbe überhaupt Platz greift, meist bei gewissen gefährlichen Betrieben statuirt, insbesondere für das Transportgewerbe der Eisenbahnen und der Seeschiffe.

Die Eisenbahnen sind zum Ersatz für allen Schaden, welcher an den auf der Bahn beförderten Gütern und Personen oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, verpflichtet und können sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dass der Schaden entweder durch eigene Schuld der Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Die Haftung eines Eigenthümers oder Ausrüsters eines Seeschiffes ist im Prinzip dieselbe; sie besteht schon von Alters her, und es ist bemerkenswerth, dass im Grossen und Ganzen die Haftung für fremdes Verschulden immer am strengsten in dem Rechte desjenigen Gewerbes durchgeführt worden ist, das am frühesten ein ausgebildetes Versicherungswesen besessen hat.

Die Haftung des Rheders weist gemäss der Eigenart seines Gewerbes eine Besonderheit auf: sie ist in gewissen Fällen beschränkt; und diese Beschränkung hat man auf Humanitätsrücksichten und Gründe wirthschaftlicher Natur zurückzuführen. Man hält es für unbillig, jemanden, der ein ehrenwerthes und unentbehrliches Gewerbe betreibt und dabei ein über das gewöhnliche Maass weit hinausgehendes Risiko hat, zu zwingen, mit seiner ganzen wirthschaftlichen Existenz für das Verschulden von Personen einzustehen, deren Auswahl und Beaufsichtigung ihm in der Regel völlig unmöglich ist.

So alt auch die Haftung des Rheders für fremdes Verschulden ist — ihre Gestaltung im römischen Recht ist bereits kurz dargelegt worden, und es bleibt nur noch hinzuzufügen, dass bei Schiffszusammenstössen nicht der Rheder, sondern nur der Schuldige verantwortlich war —, ihre Beschränkung kennt man im Alterthume noch nicht, sie ist erst im Mittelalter entstanden. Sobald hier nach Ueberwindung des genossenschaftlichen Kleinbetriebes, der an die Stelle des antiken Gross- und Einzelbetriebes getreten

war, eine Scheidung der Seefahrtbetheiligten in Rheder, Schiffsbesatzung und Ladungsinteressenten sich vollzogen hatte, wurden, zunächst wenigstens in den romanischen Ländern, die Rheder für den Schaden verantwortlich gemacht, den ihre Leute den verladenen Gütern zugefügt hatten; und zwar hafteten die das Schiff begleitenden Rheder unbeschränkt, die zurückbleibenden dagegen nur mit dem Schiff. Bei Schäden, die durch Zusammenstoss herbeigeführt waren, wurden alle Rheder nur mit dem Schiff zum Ersatz herangezogen.

In den germanischen Rechtsquellen des Mittelalters ist von einer Haftung des Rheders aus fremdem Verschulden lange Zeit nicht die Rede;[1]) hier haftete nur der Schuldige. Eine Ausnahme machte man bei Zusammenstössen. Hier hatte der altgermanische Grundsatz, dass, wenn durch eine Sache Schaden entstanden war, er auch von der Sache getragen werden musste, dahin geführt, bei Kollisionen dem Schiff die Ersatzpflicht aufzubürden. Erst im 16. und 17. Jahrhundert entwickelte sich unter dem Einfluss der romanistischen Doktrin die unbeschränkte Haftung des Rheders aus dem die Erfüllung des Frachtvertrages vereitelnden Verschulden der Schiffsbesatzung, gemildert freilich durch die der römischen noxae datio nachgebildete Bestimmung, dass der Rheder sich dadurch, dass er Schiff und Fracht seinen Gläubigern zu *eigen* giebt, von seinen Verpflichtungen befreien kann (Abandon). Der Einführung der strengen Haftung des Rheders für jedes Verschulden der Schiffsbesatzung innerhalb des Rhedereibetriebes, wie sie bereits dem römischen Recht bekannt war, in die modernen Seegesetzgebungen hat die „Ordonnance touchant la marine" von 1681 die Wege geebnet. Die Haftung war gewöhnlich subsidiär.[2])

Das sog. Abandonsystem („en abandonnant leur bâtiment et le frêt" Ord. v. 1681; Aufgabe des Schiffes und der „während der Reise gehabten Vortheile" Pr. L. R. II, 8, §. 1529) hat noch in den meisten modernen Seerechten seine Geltung bewahrt, nirgend jedoch — das finnische ausgenommen — in voller Reinheit. Das deutsche Handelsgesetzbuch hat das mit mannigfachen Mängeln behaftete Abandonsystem nicht adoptirt, es hat den Boden der römischen noxae datio verlassen und ist zum altgermanischen Prinzip der Sach-

[1]) Vergl. Rehme, die geschichtliche Entwickelung der Haftung des Rheders §. 29.

[2]) Pr L. R. II, 8, §. 1528, 1914.

haftung zurückgekehrt: erfolgt eine normale Befriedigung der Gläubiger seitens des Rheders nicht, so findet ein Exekutionsverkauf [1]) statt; der etwa erzielte Ueberschuss des Erlöses über den Werth der Forderungen wird dem Schuldner herausgegeben. Neben diesen beiden Arten der beschränkten Haftung haben sich noch zwei andere herausgebildet: die Haftung bis zu einem gesetzlich fixirten Höchstbetrage (die Haftung des französischen Kaperrheders bis zu 37 000 Frcs.) und die Haftung bis zu einem Maximalbetrag, der sich nach der Grösse des Schiffes richtet. Diese letztere Art findet sich in der englischen und der von ihr beeinflussten nordamerikanischen Gesetzgebung.

Um über das Verhältniss der verschiedenen Haftungsarten zu einander ein klares Bild zu gewinnen, bedarf es noch einiger weiterer Ausführungen.

Es giebt eine einfache oder eine elektive Haftung, je nachdem ein Weg oder mehrere zur Befriedigung einer Forderung offen gelassen sind. Die einfache Haftung scheidet sich in eine unbeschränkte und eine beschränkte; unbeschränkt ist sie, wenn der Haftende mit seinem ganzen Vermögen einzutreten hat, — beschränkt, wenn eine Forderung entweder nur bis zu einer gewissen Höhe seines Vermögens befriedigt zu werden braucht oder nur in einen Theil seiner Vermögensobjekte, das „Sondergut“ [2]) exequirt werden darf; in jenem Falle sagen wir, die Haftung ist dem Inhalt, in diesem, sie ist dem Umfang des Vermögens nach beschränkt. Die inhaltlich beschränkte Haftung kann absolut oder relativ beschränkt sein; jenes, wenn die Exequirbarkeit einer Forderung eine bestimmte Höhe nicht überschreiten darf, dies, wenn die Grenze der Exequirbarkeit sich entweder nach einer Quote des Vermögens oder nach einem Betrage regelt, dessen Höhe sich nach bestimmten Umständen des einzelnen Falles bemisst. Wo bei der elektiven Haftung die beschränkte gewählt wird, tritt nach positivem Recht stets die Haftung mit einem

---

[1]) Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners, S. 13, nennt diese Art der Forderungsbeitreibung das Exekutionssystem.

[2]) Dieser Ausdruck Ehrenbergs ist dem von Schröder in Goldschmidts Zeitschrift, Band XXVII, S. 296, vorgeschlagenen „Haftgut“ vorzuziehen, da ein Haftgut sich auch bei der unbeschränkten Haftung findet.

Sondergut ein, durch dessen Preisgabe (Abandon) an den Gläubiger sich der Schuldner von der persönlichen Haftung befreit.[1])

Von einer Gleichstellung der Person mit ihrem Gesammtvermögen gelangt man dazu, die dem Umfang des Vermögens nach beschränkte Haftung auch als nichtpersönliche zu bezeichnen, jede andere, sowohl die unbeschränkte wie die übrigen Arten der beschränkten Haftung als persönliche. Von persönlich-beschränkter Haftung kann man daher dann reden, wenn der Gläubiger seine Forderung nur in einen gewissen, aber als Sondergut nicht begrenzten Theil des Schuldnervermögens exequiren kann.

Folgende Zusammenstellung wird das Gesagte übersichtlich machen:

I. Einfache Haftung.
   1. unbeschränkte oder persönliche Haftung,
   2. beschränkte Haftung, und zwar beschränkt
      a. dem Inhalt des Vermögens nach
         α. absolut
         β. relativ
         } beschränkt persönliche Haftung,
      b. dem Umfang des Vermögens nach (nichtpersönliche Haftung).

II. Elektive Haftung.

Im deutschen Seerecht erscheint die persönliche Haftung des Rheders als Regel, die Fälle jedoch, in denen eine beschränkte Haftung eintritt, sind ungemein häufig und wichtig; sie spielt besonders bei fremdem Verschulden eine grosse Rolle. Wem das Sondervermögen eines Rheders haftet, hat an ihm vor den übrigen Gläubigern ein Vorzugsrecht[2]) an Schiff und Fracht. Ist durch

---

[1]) Ehrenberg a. a. O. reiht das Abandonsystem in die Gestaltungsformen der beschränkten Haftung ein, während Rehme a. a. O. es unter die unbeschränkte stellt. Beides ist schwer angängig, letzteres schon aus dem Grunde, weil selbst beim Verzicht auf den Abandon nach den verschiedenen Seerechten bald eine unbeschränkte, bald eine andere Art der beschränkten Haftung, die beschränkt-persönliche eintritt. Man muss das Abandonsystem seines gemischten Charakters wegen aussondern und es als wählbare Art der Haftung der einfachen gegenüberstellen.

[2]) Für unsere Erörterung kann dahingestellt bleiben, welchen Charakter dieses Vorzugsrecht hat, ob es — von dem Fall der beschränkt-persönlichen Haftung abgesehen — ein dingliches Recht von der Art der Reallasten und Grundschulden ist, oder ob es, wie das Gesetz es thut, als Pfandrecht bezeichnet werden muss.

das Verschulden des Rheders das Sondervermögen geschmälert, so wird er in Höhe der Minderung persönlich haftbar (H. G. B. Art. 774, 776, 778).

Auf die Rechte eines bevorzugten, eines Schiffsgläubigers, hat es keinen Einfluss, dass der Rheder für dessen Forderung bei der Entstehung oder später zugleich persönlich verpflichtet wird.

Nach dem bisher Ausgeführten kann die Haftung des deutschen Rheders in folgenden vier Gestalten erscheinen:

1. er haftet persönlich,
2. er haftet persönlich unter Einräumung eines Vorzugsrechtes am Sondergut,
2. er haftet nicht persönlich und
4. er haftet beschränkt-persönlich.

Das sich, wie schon erwähnt, aus Schiff und Fracht zusammensetzende Sondergut, auch Schiffsvermögen (fortune de mer) genannt, steht gegenüber dem sonstigen Vermögen des Rheders, dem Landvermögen (fortune de terre). Es besteht, — genauer ausgedrückt — aus Schiff und Fracht derjenigen Reise, anlässlich deren Verbindlichkeiten für den Rheder entstanden sind, für deren Erfüllung er mit ihm haftet. Insbesondere ist das Schiff dasjenige, zu dessen Besatzung die Person gehört, auf deren Verschulden ein Anspruch gegründet wird. Es kann daher ein Rheder mehrere Sondervermögen haben; von mehreren Schiffen eines Rheders bildet eben jedes für sich mit seiner Fracht eine fortune de mer, und einem gegenüber gehören alle anderen zur fortune de terre.

Zum Schiff gehört das Zubehör (Art. 758); die Fracht ist die Bruttofracht, also die Fracht ohne Abzug der Reiseunkosten, und zwar, wie bereits bemerkt, die Fracht nur einer Reise.[1]) Ist der Anspruch auf Fracht untergegangen, so begreift auch das Schiffsvermögen keine Fracht in sich. Den Frachtgeldern stehen die Ueberfahrtsgelder und die Schlepplöhne der Bugsirschiffe gleich, nicht dagegen die Vergütung für Bergung und Hilfeleistung in Seenoth,

---

[1]) Als eine Reise wird die Fracht angesehen, zu welcher das Schiff von neuem ausgerüstet, oder welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird (Art. 760). Nur die zu zahlende Fracht gehört zum Schiffsvermögen, nicht die bloss ausbedungene.

da diese zu den bürgerlichen Nutzungen eines Schiffes, als welche sich die Fracht darstellt, nicht gerechnet werden kann. Sind die eigenen Güter des Rheders verladen, so gilt als Fracht das im Abladungshafen übliche Entgelt für die Beförderung dieser Güter.[1]) An die Stelle von Schiff und Fracht können als Bestandtheile des Sondervermögens Surrogate treten, und zwar sowohl Forderungen wie Geldsummen. Scheidet das Schiff aus der fortune de mer aus, so tritt an seine Stelle bei einem Noth- oder Zwangsverkauf der Erlös; war das Schiff vom Schiffer pflichtwidriger Weise veräussert worden, so bildet die Ersatzforderung des Rheders das Surrogat. Als solches tritt in das Sondervermögen ferner die Vergütung ein, welche der Rheder für Verlust und Beschädigung des Schiffes, sowie für Verminderung der Fracht beanspruchen kann; ausgeschlossen ist — das ergiebt sich aus der Natur der Sache — die Entschädigung, die der Rheder infolge einer Versicherung zu fordern hat.

Bevor mit einer Darstellung der Voraussetzungen für die Haftung des Rheders begonnen wird, bleibt noch kurz eine Bestimmung des Begriffes Rheder und eine Kennzeichnung seiner privatrechtlichen Stellung zu geben übrig.

Rheder ist nach Art. 450 H. G. B. der Eigenthümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes. Doch wird im Art. 477 Dritten gegenüber dem Rheder derjenige gleichgestellt, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Danach ergiebt sich die rechtliche Stellung des Rheders „nicht sowohl aus seiner Eigenschaft als Eigenthümer eines Seeschiffes, als vielmehr als Inhaber (dominus) des Rhedereigewerbes, welches eben gerichtet ist auf den Erwerb durch die Seefahrt.“ (Lewis in Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, III. Band, 1. Abth., S. 40.) In welchem Verhältniss der sog. Ausrüster zum Eigenthümer des Schiffes steht, ist gleichgültig, „ob in einem kontraktlichen, etwa Miethe, Gebrauchsleihe, oder quasikontraktlichen, etwa negotiorum gestio, oder ob er durch

[1]) Mit der Fracht darf nicht die Miethe verwechselt werden, die dem Eigenthümer von demjenigen gezahlt wird, der mit dem gemietheten Fahrzeug Seeschifffahrt betreibt. Dieser, der Ausrüster, erscheint dann als Rheder, nicht der Eigenthümer.

Delikt die Disposition über das Schiff erlangt hat.“[1]) (Wagner in Binding's Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft, III. Abth., 3. Theil, Bd. 1, S. 18.)

Der Erwerb durch die Seefahrt kann durch Personen- und Güterbeförderung, durch Fischfang oder Bugsirdienste erfolgen.[2]) Im Begriffe des Rheders als einer Person, die ihren Erwerb aus der Seefahrt zieht, liegt die Gewerbemässigkeit seines Betriebes. Daher sind diejenigen Rheder Kaufleute, die ihr Schiff zur Beförderung von Personen und Gütern ausgerüstet haben. Diesen Rhedern stehen die Präsumtionen der Artikel 273 und 274 H. G. B. zur Seite.

Der Unterverfrachter, der das Schiff im Ganzen chartert, um dann wieder Stückgüterverträge abzuschliessen, ist als Rheder nicht anzusehen.[3])

Betreiben mehrere ein Rhedereigewerbe, so ist zu unterscheiden, ob sie Nichteigenthümer oder Eigenthümer des ihnen zum Erwerbe dienenden Schiffes sind. Auf die Haftung mit einem Sondergut hat diese Scheidung natürlich keinen Einfluss, wohl aber auf die persönliche Haftung. Das Miteigenthum mehrerer an einem Schiffe

[1]) Der wahre Eigenthümer muss sich also gefallen lassen, dass die Gläubiger des Ausrüsters das Schiff in Anspruch nehmen. Indessen kann er sich von dieser Haftung befreien, wenn er zu beweisen vermag, dass der Ausrüster das Schiff widerrechtlich verwendet und dass der Gläubiger darum gewusst habe, oder hätte wissen müssen, dass er nicht in gutem Glauben war (Art. 477,2).

[2]) §. 2 der Bekanntmachung betr. Vorschriften über d. Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. Nov. 1873.

[3]) Dass der Chartervertrag eine locatio conductio operis sei, wurde lange Zeit bestritten; er wurde als loc. cond. rei aufgefasst. Diese Anschauung wurde aber auf der zur Berathung des V. Buches des H. G. B. eingesetzten, in Hamburg tagenden Kommission geradezu verworfen. Vgl. Prot. V, S. 2466. Ehrenberg sieht das Entscheidende in folgender Erwägung: „Wenn der Verfrachter dem Befrachter zwar den bedungenen Schiffsraum überlässt und die Ladung einnimmt, aber den Transport nicht ausführt, z. B. das Schiff garnicht absegeln lässt, so hat er nicht etwa einen Vertrag, die l. c. rei erfüllt, und einen anderen, die l. c. operis, unerfüllt gelassen, sondern er hat einfach den ganzen Vertrag nicht erfüllt, nicht den geringsten Theil der merces verdient. Wenn er dagegen umgekehrt die Güter zwar in einem anderen Schiff oder in einem anderen als dem verabredeten Raum des Schiffes untergebracht, den Transport aber ohne jede Beschädigung der Güter oder sonstige Benachtheiligung des Verfrachters mit gutem Erfolge ausgeführt hat, so hat er einfach den Vertrag erfüllt, und der Befrachter kann in keinerlei Weise wegen Vertragsverletzung klagbar werden.“

kann sich so gestalten, dass die mehreren entweder im Verhältniss einer sog. communio incidens[1]) zu einander stehen, oder eine Handelsgesellschaft bilden, oder endlich sich zu einer Rhederei, einer „Gewerbsgesellschaft sui generis“ (Goldschmidt i. s. Zeitschrift XXIII, S. 352)[2]) zusammengethan haben. Im Falle einer communio incidens gelten bezüglich der persönlichen Haftung die Grundsätze des bürgerlichen Rechts; für die Handelsgesellschaft, die im Seerecht stets als Einzelrheder erscheint, kommen die Bestimmungen des II. Buches des H. G. B. und des Genossenschaftsgesetzes zur Anwendung. Bei der Rhederei sind die Mitrheder für Verbindlichkeiten über das Sondergut hinaus nur pro rata ihrer Antheile am Schiff haftbar. (Art. 474.) Bei Nichteigenthümern greifen die Bestimmungen des H. G. B. oder des bürgerlichen Rechts Platz.

Wenn im Folgenden schlechthin vom Rheder gesprochen wird, so sind darunter auch die mehreren zu verstehen, die auf eigene Rechnung mit einem Schiffe Seefahrt betreiben.

Für fremdes Verschulden haftet nach deutschem Seerecht der Rheder prinzipaliter, und zwar solidarisch mit dem Schuldigen selbst.

Aus unserer Erörterung scheiden naturgemäss die Fälle aus, in denen eigenes Verschulden des Rheders mit fremdem konkurrirt, in denen der Rheder also aus eigener Handlung haftet. Solches Verschulden liegt z. B. dann vor, wenn der Rheder bei der Auswahl seiner Gehülfen, insbesondere des Schiffers, nicht mit der erforderlichen Sorgfalt verfahren ist. Ist durch eine Handlung eines Gehülfen, z. B. des Schiffers, dem der Rheder Anweisungen gegeben hat, ein Schaden entstanden, so ist nicht immer leicht zu sagen, ob hier in der That ein Verschulden des Rheders vorliegt, da das Gesetz als Merkmal eines solchen fordert, dass der Rheder bei der Anweisung von dem Sachverhalt unterrichtet war (Art. 479,3. Vgl. Prot. VIII, S. 3814 f.) Aber auch abgesehen davon genügt es, um eine unbeschränkte Haftung des Rheders zu begründen, nicht, dass er dem Schiffer eine derartige Anweisung hat zukommen lassen, sondern es ist nothwendig, dass die Handlung oder Unterlassung des Schiffers, welche die Rechtsverletzung enthält, auch

[1]) Wenn z. B. ein Rhedereibetrieb durch Erbschaft in den Besitz mehrerer übergegangen ist.

[2]) Die Rhederei ist keine juristische Person.

wirklich eine Folge der Anordnung [1]) des Rheders ist; es ist also eine intellektuelle Urheberschaft des Rheders nöthig. Ein Verschulden des Rheders allein liegt z. B. dann vor, wenn er durch sein Verhalten die Ausführung eines Vertrages unmöglich macht, also vielleicht zum Transport ein ungeeignetes Schiff schickt, dessen Kapitän im Abladehafen die Aufnahme der Ladung verweigert. (Entsch. d. R. O. H. G. XI, S. 260 f.)

Ebenso wenig sind hier die Fälle zu berücksichtigen, in denen der Geschädigte an seinem Vormögensnachtheil mit die Schuld trägt, oder in denen der durch fremdes Verschulden bereicherte Rheder wegen in rem versio belangt wird. Die Herausgabe einer Bereicherung kann man nicht als Haftung bezeichnen.

Da das Handelsrecht für die Fälle dieser Abhandlung dispositives Recht ist, kann die Haftung des Rheders aus fremder culpa jederzeit durch Vertrag ausgeschlossen werden; nur die Ausschliessung des Hafters für dolus ist als contra bonas mores verboten. (Vgl. O. A. G. Lübeck, 29. Mai 1856 bei Seuffert XI, Nr. 86.) Die Verantwortlichkeit für fremdes Verschulden kann aber auch da, wo sie beschränkt ist, erweitert werden durch besondere Gewährleistung der Vertragserfüllung, d. h. durch ein Versprechen des Rheders oder seines Bevollmächtigten,[2]) auch da den aus der Nichterfüllung oder kontraktswidrigen Erfüllung entstandenen Schaden voll zu ersetzen, wo das Gesetz nur eine Haftung mit der fortune de mer verlangt. „Mit Gewährleistung nicht zu verwechseln ist einfache Anerkennung der Verbindlichkeit, wodurch die Natur dieser letzteren in keiner Weise verändert werden kann.“ (Lewis, Kommentar zum Seerecht S. 55.)

Was nun zunächst die Haftung des Rheders aus dem Verschulden seiner Bevollmächtigten anlangt, so haben wir zu unterscheiden: das Verschulden, welches innerhalb der Vollmachtsgrenzen liegt, wie Irrthum und Betrug beim Abschluss eines an sich ihm

---

[1]) „Es muss aber eine wirkliche Anweisung, Anordnung erfolgt sein, ein blosses Geschehenlassen, selbst Billigen begründet noch keine unbeschränkte Haftung; freilich wird die Grenze oft schwer zu finden sein, wo die Billigung eines Vorgesetzten sich in eine Anweisung verwandelt.“ Ehrenberg a. a O. S. 216.

[2]) Nicht autorisirt dazu ist der Schiffer als solcher, also ohne Specialvollmacht.

erlaubten Geschäftes, und das Verschulden, das in dem Geschäftsabschluss selbst liegt, das Eingehen von Verbindlichkeiten, das ausserhalb der Vollmacht des Vertreters liegt. Im ersten Falle — es ist hier zunächst vom gewöhnlichen Bevollmächtigten die Rede, die Stellvertretung des Schiffers, die verschiedene Besonderheiten aufweist, muss für sich betrachtet werden — hat der Rheder ohne Weiteres für jedes Versehen seines Bevollmächtigten aufzukommen. Im zweiten Falle ist zu unterscheiden, ob der Dritte, der sich mit dem Vertreter einliess, um die Ueberschreitung wusste, oder ob er zu der Annahme berechtigt sein konnte, dass jener innerhalb der ihm zustehenden Vollmacht handelte. Die Fälle, in denen die Ueberschreitung dem Dritten bekannt war, scheiden hier aus, denn entweder war der Dritte mala fide, dann handelt es sich um sein eigenes Verschulden, oder er war bona fide und der Bevollmächtigte handelte im Interesse des Rheders, dann liegt ein negotium utiliter coeptum vor, von einem Verschulden kann also keine Rede sein; handelte der Vertreter dagegen mala fide, also nicht im Interesse des Rheders, so wird dieser durch jene Handlungen auch nicht verpflichtet. Hatte der Dritte keine Kenntniss von der Vollmachtsüberschreitung, und war sie auch billiger Weise bei ihm nicht vorauszusetzen, so hat lediglich der Rheder unter den rechtswidrigen Handlungen seines Vertreters zu leiden.

Die für die Stellvertretung durch den Schiffer aufgestellten Regeln weichen von den allgemeinen insofern ab, als für den Rheder aus allen Rechtshandlungen jenes, die er innerhalb der ihm gesetzlich zustehenden Befugnisse vornimmt, stets nur eine beschränkte Haftung erwächst (Art. 452,1); nur für die Erfüllung der Heuerverträge hat der Rheder mit seinem ganzen Vermögen einzustehen (S. O. §. 68).

Der Schiffer ist der wichtigste Vertreter des Rheders; „wer von einem Rheder oder einer denselben vertretenden Person zum nautischen Direktor eines Schiffes, also zum Schiffer in diesem Sinne“ (Wagner in Binding's Handbuch, Seerecht, S. 232) eingesetzt ist, erhält damit zugleich die gesetzlich statuirte Vertretungsbefugniss in Bezug auf dieses Schiff, aber auch eben nur in Bezug auf dieses; jede andere Befugniss ist die eines gewöhnlichen Bevollmächtigten. Dem Rheder ist es nicht verwehrt, die Befugnisse, die dem Schiffer vom Gesetz eingeräumt sind, zu beschränken; ohne Weiteres ist jedoch diese Beschränkung Dritten gegenüber rechtlich

nicht wirksam. Er kann die Befugnisse ebenso gut erweitern; für alle Rechtshandlungen, die der Schiffer innerhalb seiner privaten Vollmachten vornimmt, haftet der Rheder natürlich unbeschränkt.

Die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers bestehen kurz gesagt darin, dass er ausserhalb des Heimathshafens, d. h. desjenigen Hafens, in dessen Register das von dem Schiffer geführte Fahrzeug eingetragen ist, ermächtigt ist zu allen Rechtshandlungen, welche die Ausführung der Reise und die Erhaltung des Schiffes mit sich bringen, gegebenen Falls also auch zum Abschluss von Frachtverträgen und zur Anstellung von Klagen (Art. 496). Im Heimathshafen ist er nur zum Abschluss von Heuerverträgen (Art. 495) und zur Vornahme von prozessualischen Handlungen in Folge von Klagen seitens der Schiffsgläubiger befugt (Art. 764).

Demjenigen, der mit dem Schiffer kontrahiren will, liegt also eine Erkundigungspflicht ob, die sich natürlich nur innerhalb der Sorgfalt zu halten braucht, die billiger Weise verlangt werden kann. Er muss sich vergewissern, welches der Heimatshafen des Schiffes ist, „ob der Schiffer wirklich und zu Recht die Leitung des Schiffes hat, in dessen Interesse eine Rechtshandlung vorgenommen werden soll" (Ehrenberg a. a. O. S. 187), und schliesslich, ob die Geschäfte, die er mit dem Schiffer abzuschliessen bereit ist, der Erhaltung des Schiffes und der Fortsetzung der Reise dienen können.[1]) Die Vertretungsbefugniss des Schiffers endet übrigens nicht nothwendig mit dem Verluste des Schiffes. (Vgl. Preuss. Obertrib. 13. Septbr. 1859, XLII, S. 288.)

Sind diese Voraussetzungen vorhanden, so haftet der Rheder aus allen Rechtsgeschäften seines Schiffers, also auch aus dem Verschulden bei deren Abschluss, und zwar, wie bereits hervorgehoben, beschränkt. Hat beispielsweise der Schiffer im Konnossement, zu dessen Ausstellung er befugt ist, unrichtige Angaben über die geladenen Güter gemacht, so hat der Rheder bis zur Höhe seines Sondervermögens den Minderwerth zu ersetzen, der sich aus der Nichtübereinstimmung der Güter mit dem Inhalt des Konnossements ergiebt.

Hat der Schiffer Vollmachten überschritten, die über seine gesetzlichen Befugnisse hinausgingen, so liegen die Verhältnisse nicht anders, wie beim gewöhnlichen Bevollmächtigten. Anders

[1]) Ein Kauf von Utensilien, die zum Walfischfang gebraucht werden, kann z. B. nicht zur Fortsetzung der Reise eines Passagierschiffes dienen.

aber, sobald es sich lediglich um die gesetzlichen Befugnisse handelt. Hat der Schiffer, der den Rheder stets nur beschränkt haftbar machen kann, Rechtshandlungen vorgenommen, die diesen über die Grenzen seiner beschränkten Haftung hinaus verpflichten sollen, so sind sie für den Rheder noch keineswegs unverbindlich; er hat aber nur mit seinem Sondervermögen einzustehen.

Hat der Rheder die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers eingeschränkt, so hat er dafür zu sorgen, dass dies bekannt werde. Lässt sich jemand über die Grenzen der Beschränkung hinaus mit dem Schiffer ein, so hat der Rheder zu beweisen, dass der Dritte von der Entziehung des betr. Theiles der Vollmachten unterrichtet war.[1])

Nach den Umständen des einzelnen Falles regelt sich die Haftung des Rheders, wenn er dem Schiffer in den Grenzen der diesem entzogenen gesetzlichen Befugnisse eine Vollmacht ertheilt hat. Ist diese Vollmacht ein einfacher Widerruf der Beschränkung, so treten für den Rheder dieselben rechtlichen Folgen ein, wie wenn der Schiffer seine gesetzlichen Befugnisse behalten hätte.

Ist das aber nicht der Fall, so haftet der Rheder dennoch beschränkt, wenn der dritte Kontrahent von der Entziehung der gesetzlichen Befugnisse nichts wusste, und der Schiffer auch nicht unter Bezugnahme auf seine Vollmacht, sondern nur auf Grund derselben handelte. Kontrahirt der Schiffer dagegen unter Berufung auf seine Vollmacht, so haftet der Rheder persönlich, und zwar wird der Dritte Schiffsgläubiger oder nicht, je nachdem es ihm unbekannt geblieben war, dass die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers eingeschränkt waren, oder er Kenntniss davon besass. Denn im ersten Falle musste angenommen werden, dass der Rheder eine besondere Gewährleistung bieten wollte, im zweiten war der Schiffer nur gewöhnlicher Stellvertreter. — In der Regel werden solche Zweifel aber ausgeschlossen sein; denn die Sachlage wird sich fast überall aus den Vollmachtsurkunden erkennen lassen.

Der Vollmacht steht übrigens die Ratihabition gleich.

Dieselben Grundsätze gelten natürlich auch für die Rechtshandlungen, welche ein Stellvertreter des Schiffes vornimmt, sei dieser

[1]) Ob der Kenntniss das Kennenmüssen gleichsteht, darüber gehen die Meinungen auseinander. Wagner bei Binding, Seerecht S. 261, spricht sich dafür aus, wenn eine grobe Vernachlässigung der Erkundigungspflicht vorliegt.

nun der gesetzliche Vertreter des Schiffers für den Fall seiner Abwesenheit oder seiner provisorischen Behinderung, oder sei es ein gewillkürter wie der Lootse, der Makler,[1]) oder auch der Steuermann u. a. (Vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 196.)

Was nunmehr die Haftung des Rheders für dolus oder culpa seiner Gehülfen in praestando anlangt, so ist zu unterscheiden das Verschulden, durch welches die Erfüllung einer Obligation ganz oder theilweise vereitelt wird, und das ausserkontraktliche Verschulden.

Bei der Ausführung von Verträgen handelt es sich im Rhedereigewerbe entweder um die Erfüllung eines Frachtvertrages oder um die Erfüllung einer zu Zahlungen an Creditoren verschiedenster Art oder zu Naturalleistungen an die Schiffsbesatzung oder die Passagiere verpflichtenden (generischen) Obligation.

Ex recepto ist der Rheder für jeden Schaden verantwortlich, sofern er nicht beweist, dass dieser durch höhere Gewalt oder gewisse andere Zufälle (Art. 607) oder durch eigenes Verschulden der Geschädigten entstanden ist.

Ein Anspruch auf Schadensersatz kann sich beim Transport von Gütern[2]) sowohl auf die Thatsache ihres Verlustes oder ihrer Beschädigung als auch ihrer verspäteten Ankunft gründen. Bei der Beförderung von Personen kann aus der Transportverdingung ein Schadensersatzanspruch wegen verspäteter Ankunft am Bestimmungsorte geltend gemacht werden.

Die Haftung des Rheders ex recepto tritt in dem Augenblick ein, in welchem die Transportgegenstände in sein Gewahrsam gelangt sind (Art. 607), seine beschränkte Haftung in dem Moment, wo die Ausführung des Transportes — auch des Unterfrachtvertrages (Art. 664) — Sache des Schiffers wird (Art. 452, 2), d. h. mit „der Empfangnahme der Güter zur Verladung in das Schiff“[3]). Sind sie dem Schiffer schon vorher übergeben worden,

---

[1]) Ein anderer als der Schiffsmakler, der vom Rheder bevollmächtigt ist und aus dessen Geschäften dieser natürlich unbeschränkt haftet!

[2]) Der Frachtvertrag bezieht sich auch auf das vom Schiffer oder einem dazu bevollmächtigten Dritten übernommene Passagiergepäck (Art. 674).

[3]) Dass dies auf Grund eines Frachtvertrages geschehen sei, ist nicht erforderlich: „Es genügt, dass für den Zweck eines die Transportirung des Gegenstandes betr. Geschäfts die Anbordbringung und Entgegennahme als die ersten und Vorbereitungshandlungen eines solchen Geschäftes

so tritt, da dieser Theil der Ausführung des Frachtvertrages noch nicht zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, keine beschränkte Haftung des Rheders ein; denn der Gläubiger darf nicht durch reine Willkür seines Kontrahenten in seinen Rechten verkürzt werden: „der Schiffer fungirt dann nicht als solcher, nicht in seiner Eigenschaft als Schiffer, sondern wie ein gewöhnlicher Mandatar[1]) des Rheders und der letztere haftet nach den gewöhnlichen Grundsätzen, also unbeschränkt". (Ehrenberg a. a. O. S. 214.)

Die Pflichten des Schiffers gegenüber den Ladungsinteressenten endigen noch nicht immer mit der Löschung; sogar noch nach Auflösung des Frachtvertrages, z. B. in Folge Verlustes des Schiffs, haftet der Rheder für das Verschulden seiner Leute; denn auch hier noch verlangt das Gesetz (Art. 634), dass der Schiffer für das Beste der Ladung Sorge trage, und für die Erfüllung dieser Pflicht „haftet der Rheder mit dem Schiffe, soweit etwas davon gerettet ist, und mit der Fracht".

Da, wie schon gesagt, der Rheder innerhalb der Grenzen zwischen eigenem Verschulden der Ladungsinteressenten und Reisenden, höherer Gewalt und gewisser anderer kasueller Ereignisse für die Erfüllung des Transportvertrages einzustehen hat, so bedarf es von unserem Gesichtspunkt aus einer Untersuchung, wann der Rheder zu haften habe, nur da, wo das Verschulden seiner Gehülfen[2]) sich jenen Grenzen soweit nähert, dass es nicht immer leicht erkennbar bleibt.

Was der Gesetzgeber des H. G. B. unter höherer Gewalt verstanden wissen will, geht aus der Kodifikation nicht hervor. Man

---

geschehen. Kommt dieses zu Stande, so ruht auf dem Schiffe die Verbindlichkeit ex recepto seit dem Zeitpunkt der Entgegennahme." (Entsch. d. R. O. H. G. XX, S. 120 f.)

[1]) Ehrenberg meint „Bevollmächtigter".

[2]) Insbesondere soll der Schiffer bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, „die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers" anwenden (Art. 478). Das Gesetz hat selbst eine Reihe von Obliegenheiten des Schiffers aufgeführt. Welche sonstigen Handlungen oder Unterlassungen eine culpa des Schiffers ausmachen, darüber entscheidet richterliches Ermessen, nöthigenfalls nach Anhörung von Sachverständigen. Natürlich wird nicht stets dieselbe Handlungsweise dem Schiffer zur Pflicht gemacht, ein Abweichen davon nicht immer als culpa aufgefasst werden können. Es kommt vielmehr auf die Umstände des konkreten Falles an. Vergl. Lewis, Komm., Erl. zu Art. 478.

muss also hier das bürgerliche Recht zu Hülfe nehmen. Allein hier ist der Begriff der vis maior sehr umstritten. Dernburg meint, für den Frachtführer und Eisenbahnunternehmer sei höhere Gewalt, „was durch die umsichtigsten Schutzvorrichtungen nicht verhütet werden kann, also menschlicher Kraft und Vorsicht spottet". (Dernburg, Pandekten, Bd. II, §. 39.) Schwerlich trifft dies zu; denn dann müsste man jene Personen „für verpflichtet halten, Vorkehrungen zu treffen, deren Kostspieligkeit in keinem Verhältniss zu dem Gewinn stehen würde, welchen ihr Gewerbe abwirft". (Lewis, Kommentar, Erl. zu Art. 607.) [1]) Lewis versteht demgemäss unter höherer Gewalt ein schadenbringendes Ereigniss, „welches durch solche Massregeln, die nach den Anschauungen des Verkehrs vernünftiger Weise — weil mit dem zu erreichenden Erfolg in einem richtigen Verhältniss stehend — von dem Verpflichteten gefordert werden können, nicht zu beseitigen ist". Danach wird in jedem einzelnen Falle ohne Härte entschieden werden können, ob Verschulden oder vis maior vorliegt, und demnach der Rheder haftet oder nicht. War es z. B. möglich, Elementarereignissen aus dem Wege zu gehen durch Anlaufen eines Hafens, wobei der Schiffer aber nicht nur objektive Momente zu berücksichtigen, sondern bei der Schätzung der Gefahr auch die Seetüchtigkeit seines Fahrzeuges, die Eigenschaften seiner Leute u. a. m. in Rechnung zu ziehen hat, so kann von einer vis maior keine Rede sein. Ebenso wenig kann der Rheder Schadenersatz ablehnen, wenn der Schiffer zur Abwendung einer Beschlagnahme des Schiffes durch die Behörde vielleicht wegen Uebertretung der Zollgesetze, einer Aufbringung durch die Schiffe einer kriegführenden Macht, oder eines Raubes durch Piraten das Seinige nicht gethan hat. Auch der mit besonderer Schlauheit ausgeführte Diebstahl kann niemals als vis maior gelten, da er durch sorgfältige Bewachung stets verhindert zu werden vermag.[2]) „Dass die Beschädigung als Folge einer von aussen kommenden Macht eintritt, ist nicht nothwendig, wie denn Feuer, welches im Innern eines Fahrzeuges ausbricht, den Charakter der höheren Ge-

[1]) Hahn, Komm., Erl. zu Art. 395, §. 11, weist darauf hin, dass man alsdann von dem Frachtführer verlangen müsste, dass er absolut wasser-, feuer- und bombenfeste Güterschuppen errichte, immer Aushülfspersonen bereit hielte, welche an die Stelle der mit einem Transport zunächst beauftragten Personen träten, wenn diesen ein Unfall zustiesse u. s. f.

[2]) Vgl. Goldschmidt, Zeitschrift III, S. 93 u. XVI, S. 326 ff.

walt tragen kann“ (Entsch. d. R. O. H. G. VIII, S. 31.) Ebenso braucht das Ereigniss kein unberechenbares, vorher nicht gekanntes zu sein: ein Schiffer, der bei einem Gewitter seine Reise antritt oder fortsetzt, wird die Möglichkeit des Blitzschlages vorhersehen müssen; dennoch bleibt letzterer, wenn er die Ladung trifft und zerstört, in der Regel vis maior. (Vgl. Entsch. d. R. O. H. G. VIII, S. 163.) „Nicht das Bewusstsein einer möglichen, sondern nur einer nothwendigen Gefahr schliesst das damnum fatale aus, quod imprudentibus accidit.“ (Lewis, Kommentar, I, S. 310.) Ferner wird der Schaden, den der Schiffer im Falle gemeinsamer Gefahr von Schiff und Ladung dieser unnöthiger Weise zufügt, nicht auf vis maior als mittelbare Ursache zurückzuführen sein, sondern er ist dem zwecklosen Handeln des Schiffers zur Last zu legen. Für die Entscheidung der Frage, ob in solchen Fällen eine Haftung des Rheders eintritt oder nicht, lediglich die objektiven Momente der Nutzlosigkeit einer vom Schiffer getroffenen Massregel berücksichtigen, ginge aber zu weit. Den Schiffer schuldlos erscheinen zu lassen, genügt, dass eine seine Handlungsweise rechtfertigende Gefahr verständiger Weise von ihm als vorhanden angesehen werden durfte (Entsch. d. R. O. H. G. VIII, S. 298, XXIII, S. 344)[1]; sie braucht in Wahrheit nicht vorgelegen zu haben.

Dass der von einem Zwangslootsen herbeigeführte Schaden dem durch vis maior verursachten gleichzustellen ist, unterliegt keinem Zweifel. Art. 740[2] spricht zwar nur vom Falle der Kollision und erwähnt auch davon nichts, dass die Haftung des Rheders ex recepto cessire, man darf aber diesen Artikel nicht als singulären auffassen, sondern wird sein Prinzip auf alle Fälle mit den gleichen Voraussetzungen, wie sie der Artikel im Auge hat, ausdehnen müssen (vgl. Prot. VI, S. 2799 f.); „dieses Prinzip lässt sich dahin feststellen, dass jeder im Allgemeinen vom Rheder zu vertretende Schaden, wenn er durch einen Zwangslootsen allein verschuldet ist, soweit die Haftung des Rheders in Betracht kommt, rechtlich als

[1]) Der „error in judgement“ der englischen Praxis.

[2]) „Wenn sich das Schiff unter Führung eines Zwangslootsen befunden hat, und die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen ihre Pflichten erfüllt haben, so ist der Rheder des Schiffs von der Verantwortlichkeit für den Schaden frei, welcher durch den von dem Lootsen verschuldeten Zusammenstoss enstanden ist.“

durch höhere Gewalt verursacht gilt.“ (Wagner, Beiträge z. Seerecht, S. 87.) Der Rheder ist demzufolge auch frei für den Schaden, der durch eine Verspätung entsteht, wenn der Zwangslootse an dieser schuldig ist. Voraussetzung für die Entlastung des Rheders ist jedoch stets, dass die Schiffsbesatzung ihre Schuldigkeit gethan hat, d. h. dass der Schiffer sich bezüglich des Zwangslootsen nicht einer culpa in eligendo oder in inspiciendo schuldig gemacht, die Mannschaft die gegebenen Befehle korrekt ausgeführt hat u. s. w.

Zu dem durch gewisse kasuelle Ereignisse, für die der Rheder nicht einzustehen hat trotz seiner Haftung ex recepto, herbeigeführten Schaden gehört die Verschlechterung von Gütern, die in ihrer natürlichen Beschaffenheit ihren Grund hat. (Art. 607.) Auch hier ist nicht ausgeschlossen, dass der Rheder unter Umständen haftbar gemacht werden kann; so vor allem dann, wenn ihm nachgewiesen wird, dass der Schaden, den die Güter genommen, nicht oder wenigstens nicht in dem Maasse, wie es geschehen, eingetreten wäre, wenn man für eine gute Stauung Sorge getragen hätte. Wenn z. B. Eisenwaaren ungewöhnlich stark gerostet sind, weil man es unterlassen hat, sie so unterzubringen, dass sie gegen Einflüsse von Feuchtigkeit so gut wie möglich gesichert waren, kann innerer Verderb nicht vorgeschützt werden. „In demselben Maasse wie die Gefährlichkeit der Beförderung, wächst auch die Pflicht zur sorgfältigen Ausführung derselben.“ (Kosack, Lehrbuch des Handelsrechts, S. 305.)

Nicht weniger unsicher ist der Boden zu einer Entscheidung, wenn der Rheder eine Beschädigung oder einen Verlust von Ladungstheilen auf mangelhafte Beschaffenheit des Schiffes, die aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken war, zurückführen und sich gemäss Art. 607 von der Ersatzpflicht befreien will, während der Ladungsinteressent dem entgegenhält, dass die Mängel sehr wohl zu entdecken gewesen wären, dem Rheder und seinen Leuten also ein Verschulden zur Last falle.

Zwischen eigenem Verschulden der Ladungsbetheiligten und Versehen derjenigen, deren Handlungen der Rheder zu vertreten hat, wird eine scharfe Scheidung in erster Reihe da nöthig sein, wo dieser mit dem Einwand der mangelhaften Verpackung Schadensersatz ablehnt. Soll diese Einrede wirksam sein, so dürfen entweder die Mängel nicht erkennbar gewesen sein — z. B. eine Kiste mit

zerbrechlichen Sachen hat keine Bezeichnung ihres Inhalts getragen — oder der Ablader muss auf dem Transport bestanden haben, obgleich er auf sie aufmerksam gemacht worden war. Zu diesem Hinweis ist der Schiffer verpflichtet, wenn er Gegenstände in einer Verpackung annimmt, die seiner sachverständigen Schätzung nach die Erschütterungen des Verladens nicht auszuhalten vermag. Ein anderer hierher gehöriger Fall ist der, dass der Schiffer auf Anweisung eines Ladungsinteressenten gehandelt und dadurch die normale Erfüllung des Frachtvertrages vereitelt hat. (Vgl. Hanseat. Ger.-Ztg. 1873, Nr. 153 u. 222, Entsch. des R. O. H. G. XIX, S. 266 ff. u. Ehrenberg a. a. O., S. 209.) Hier bleibt der Rheder immer noch den anderen Ladungsbetheiligten verhaftet, so, wenn der Schiffer es beispielsweise geschehen lässt, dass Güter von Personen gestaut werden, die der Ablader selbst gestellt hat, und er es versäumt, etwa vorhandene Mängel dieser Stauung zu beseitigen.

Nie zweifelhaft, ob der Rheder zu haften habe, kann man da sein, wo der Schiffer ohne Noth die Interessen der Frachtkontrahenten verletzt hat, mag er auch höheren Pflichten gehorcht haben. Hat er z. B. eine Deviation gemacht, um ein anderes in Seenoth befindliches Schiff zu retten, und ist dadurch die rechtzeitige Ablieferung der verladenen Güter vereitelt worden — konnte beispielsweise in Folge dessen ein Wechsel nicht mehr protestirt werden[1]) —, so kann sich der Rheder nicht auf die andere, höhere Pflicht des Schiffers berufen und Ersatzansprüche abweisen.

Niemals ersatzpflichtig wird der Rheder, wenn Kostbarkeiten, Gelder oder Werthpapiere, die nicht so zeitig deklarirt wurden,[2]) dass sie noch zurückgewiesen werden konnten, verloren gehen oder deteriorirt werden. Nicht dann einmal haftet der Rheder, wenn erweislich ein Diebstahl seitens einer Person der Schiffsbesatzung vorliegt; „ganz sachgemäss, da derart kostbares Gut einen besonderen Reiz zum Diebstahl abgiebt und der Frachtführer ein unbedingtes Recht darauf hat, dass ihm diese Gefahr angezeigt wird.“ (Kosack, Handelsrecht, S. 310.)

Ist in diesen Fällen, wo es sich um ein die normale Erfüllung des Frachtvertrages vereitelndes Verschulden handelte, der Rheder

---

[1]) In dergl. Fällen muss natürlich eine Ablieferungsfrist vereinbart sein.

[2]) Es genügt nicht, dass die Kenntniss dem Schiffer zufällig wurde (Prot. V, S. 2299 f.).

zugleich Schiffer, so bleibt seine Haftung auf Schiff und Fracht beschränkt, da der Schiffer — wenn ihn nicht culpa in eligendo oder in custodiendo trifft, die hier als eigenes Verschulden des Schiffer-Rheders ausser Betracht zu bleiben haben würde — für das Verschulden anderer nicht haftet, der Schiffer-Rheder also nur insoweit für die Versehen anderer einzustehen hat, als der Rheder dazu gehalten ist.

Für eine Untersuchung der Haftung des Rheders nicht als solchen, sondern als Theil- oder Sammtfrachtführers aus fremdem Verschulden ist hier nicht der Ort.

Von der Erfüllung einer Genusobligation kann — von einigen Ausnahmen abgesehen, von denen uns nur eine berührt —, wie bereits oben ausgeführt wurde, der Schuldner gegen den Willen des Gläubigers nicht befreit werden.[1]) Gehörte die Erfüllung des Kontraktes zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers, z. B. die Verpflegung der Passagiere, so haftet der Rheder nach Art. 452,2 bei einer nicht ordnungsmässigen Ausführung des Vertrages nur mit Schiff und Fracht. Ausgenommen sind die Forderungen des Schiffers und der Schiffsmannschaft aus den Dienst- und Heuerverträgen; für die Erfüllung dieser haftet der Rheder persönlich.[2])

In den bisher besprochenen Fällen der Haftung des Rheders aus dem Verschulden seiner Gehülfen in praestando handelte es sich lediglich um Schaden, dessen Ersatz mit einer Kontraktsklage gefordert werden konnte. Der Rheder aber hat nach Artikel 451 und 452,3 nicht nur für diesen Schaden einzustehen, er ist auch für ausserkontraktliches Verschulden seiner Gehülfen verantwortlich.

Dem Texte des Gesetzes nach erstreckt sich diese Verantwortlichkeit nur auf die Personen der Schiffsbesatzung. Im Artikel 451 wird bestimmt, dass der Rheder für den Schaden verantwortlich sei, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr

---

1) Er kann es in dem besonderen Falle, wo, wie beim Rheder, zur Befriedigung gewisser Forderungen ein Sondergut dient und dies untergeht. Selbst wenn der Verlust der fortune de mer auf ein Verschulden der Schiffsbesatzung zurückzuführen ist, wird der Rheder befreit; denn gerade für ihr Verschulden haftet er ja nur mit dem Schiffsvermögen.

2) Das deutsche Handelsgesetzbuch hat, wie alle neueren Kodifikationen des Seerechts, mit der aus dem alten Genossenschaftsbetriebe zurückgebliebenen Anschauung, dass die Fracht die Mutter der Gage sei, gebrochen.

Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt; im Artikel 452,3 wird dann angeordnet, dass diese Haftung sich auf Schiff und Fracht beschränken solle. Welche Personen zur Schiffsbesatzung gehören und ob der Rheder nicht auch wenigstens gewohnheitsrechtlich für Personen haftet, die man nicht zu ihr rechnen kann, ist sehr umstritten.

Voraussetzung dieser Haftung ist zunächst, dass ein Schaden entstanden sei. Dieser Schaden kann das Vermögen einer Person betroffen haben, er kann auch in einer Körperverletzung bestehen. Die Schädigung des Vermögens kann Deteriorirung desselben oder vereitelter Gewinn sein.

Wenn der Rheder haften soll, so muss eine Person der Schiffsbesatzung durch ihr Verschulden Schaden verursacht haben. Zur Schiffsbesatzung gehören die Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen.

Unter Schiffer versteht man die mit der Leitung eines Schiffes betraute Person.

Zur Schiffsmannschaft rechnet man ausser dem Schiffer die zu nautischen Dienstleistungen auf einem Schiffe angestellten Personen, „diejenigen, welche auf Grund eines Heuervertrages zu der Leistung solcher Dienste verpflichtet sind". (Ehrenberg, a. a. O. p. 220)

Wen man sonst noch zur Schiffsbesatzung zu rechnen hat, hängt von der Auffassung des Begriffs „angestellt" ab. Wenn man als angestellt alle diejenigen bezeichnen will, deren Dienste auf Zeit gemiethet sind, dagegen nicht die, deren Dienstverhältniss mit der Vollendung der Arbeit, zu deren Ausführung sie berufen waren, von selbst endigt, so wird man zur Schiffsbesatzung Maschinisten, Heizer, Aerzte, Aufwärter, Köche, Handwerker u. a. m zählen können, nicht dagegen die Arbeiter, die nur vorübergehend auf dem Schiffe zu thun haben, wie Stauer, Maler, Zimmerleute, Segelmacher, ferner nicht die Quarantänewächter und Zollbeamten, selbst wenn sie Tage lang an Bord bleiben, und schliesslich — was am wichtigsten — auch nicht die Lootsen. Das ist auch die Auffassung des Handelsgesetzbuches; dieses hat nicht nur den Zwangslootsen (Art. 740) — der eine Sonderstellung einnimmt --, sondern im Artikel 487,2 „jeden Lootsen in einen direkten Gegensatz zu der Schiffsbesatzung gestellt". (Ehrenberg, p. 222.) Die Passagiere gehören ebenfalls nicht zur Schiffsbesatzung,

weil sie an Bord keinerlei Dienste zu verrichten haben. Dass man die Besatzung eines Bugsirschiffes nicht zur Besatzung eines Hauptschiffes rechnen kann, ist fraglos. Für einen Schaden also, der lediglich durch die Leitung eines Remorqueurs entstanden ist, wird nur der Rheder des Schleppschiffes in Anspruch genommen werden können.[1])

Aber nicht für jedes Verschulden der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen ist der Rheder verantwortlich, er hat nur den Schaden zu ersetzen, den sie in Ausübung ihrer Dienstverrichtungen verursachen. Für den Schaden also, den eine in seinen Diensten befindliche Person ganz ausser Zusammenhang mit ihren Diensthandlungen oder auch nur gelegentlich derselben verursacht hat, hat er nicht einzustehen; wenn er haften soll, muss ein Schaden vorliegen, der durch die Dienstverrichtung selbst, nämlich „durch eine fehlerhafte Vornahme derselben“ (Lewis, Kommentar, Erl. zu Art. 451) entstanden ist.

In dem zur Vorberathung des V. Buches des Handelsgesetzbuchs eingesetzten Ausschuss wurde das durch folgendes Beispiel erläutert: wenn die Besatzungen zweier Schiffe darüber in Streit gerathen, dass beide an derselben Stelle im Hafen anlegen wollen und hierbei ein Mann des einen Schiffes von der Besatzung des anderen getötet wird, so ist der Rheder des letzteren nicht verpflichtet, für den Unterhalt der Hinterbliebenen des Getöteten zu sorgen. Wenn aber beim Befestigen des Schiffes von der Mannschaft das Tau so ungeschickt gespannt wird, dass ein fremdes Boot umgestürzt wird, so ist der Rheder des ersteren verpflichtet, den hierdurch entstandenen Schaden zu tragen. (Vgl. Prot. IV, p. 2029.)

Um den Rheder ersatzpflichtig erscheinen zu lassen, muss aber ein Verschulden seitens einer Person der Schiffsbesatzung in Ausübung ihrer Dienstverrichtungen vorgelegen haben; er haftet nicht schlechthin für jeden Schaden, der durch irgend eine Handlung seiner Leute verursacht ist.

Dem Schiffer ist z. B. durch das Gesetz die Pflicht auferlegt, Güter, welche mit Bodmerei-, Haverei- und Bergungsforderungen belastet sind, nicht auszuliefern, sondern zurückzuhalten (Art. 695, 733, 754); „es ist aber denkbar, dass allein die schleunige Aus-

[1]) Nach anderer Auffassung haften beide Rheder für jeden während des Bugsirens entstandenen Schaden. Vgl. Ehrenberg a. a. O. S. 227.

lieferung sie vor der Wegnahme zu retten vermag, dass also ihre Auslieferung auch im Interesse des dritten Gläubigers gelegen ist, weil ihm dadurch wenigstens persönliche Ansprüche gegenüber dem Empfänger erhalten bleiben; in einem solchen Falle cessiert natürlich auch die Haftpflicht des Rheders". (Ehrenberg a. a. O., p. 234.)

Ebenso genügt eine Versäumniss an sich noch nicht, den Rheder für den Schaden einstehen zu lassen, der mit ihr zeitlich zusammenfiel; es muss vielmehr ein Kausalzusammenhang zwischen beiden nachgewiesen werden. Hat z. B. der Schiffer es unterlassen, einen Lootsen an Bord zu nehmen, wo es lediglich die Vorsicht gebot, und ist auf dieser ohne revierkundigen Führer erfolgten Fahrt ein Schaden entstanden, so kann der Kläger sich nicht damit begnügen, zu konstatieren, dass kein Lootse an Bord war, er hat vielmehr nachzuweisen, dass der Schaden durch falsches Manövrieren der Besatzung entstanden ist. War es jedoch nicht nur ein Gebot der Vorsicht, sondern bestand ein gesetzlicher Zwang, sich eines Lootsen zu bedienen, so kann der Rheder sich immer noch von jeder Schadensersatzpflicht befreien, wenn er entweder nachweist, dass der Schiffer überhaupt keinen oder nur einen zur Uebernahme der Führung unfähigen Lootsen bekommen konnte, — dann muss der Kläger beweisen, dass der Unfall durch ein Verschulden der Schiffsbesatzung herbeigeführt ist, — oder aber wenn er darlegt, dass der Unfall auch durch einen Lootsen nicht abzuwenden gewesen wäre, dass der Schiffer vollkommen richtig manövriert habe. (Ehrenberg a. a. O., S. 234 f.) Zur Annahme eines Verschuldens des Schiffers genügt nicht eine blosse Ordnungswidrigkeit auf dem Schiffe. Der Kläger muss stets gegen sich den Nachweis gelten lassen, dass diese Ordnungswidrigkeit eine unverschuldete war. So wenn z. B. eine Katastrophe dadurch herbeigeführt war, dass auf einem Schiff ein Licht fehlt, das, wie man sich überzeugt hatte, kurz vorher noch gebrannt hat, also durch Zufall erloschen sein musste. (Vgl. R. O. H. G. 8. Juni 1871, 20. Febr. 1873, III, p. 40, IX, p. 170 ff.)

Das Verschulden kann in Fahrlässigkeit und dolus bestehen. Die Fahrlässigkeit kann in einem Thun, sie kann in einem Unterlassen sich zeigen. In der Unterlassung eines zur Verhinderung des eingetretenen Schadens geeignet gewesenen Thuns würde an und für sich freilich noch kein Verschulden liegen, wohl aber dann, wenn eine rechtliche Verbindlichkeit zu einer fürsorgenden und

schützenden Thätigkeit bestand und ferner, wenn auch abgesehen hiervon die allgemein menschliche Verpflichtung, Niemanden zu verletzen (alterum non laedere), zum Treffen von Vorrichtungen nöthigen musste, um eine mit Gefahr für andere verbundene Handlung unschädlich zu machen. (Vgl. R. O. H. G. XIII, p. 115 f. XXIII, p. 353 f., Seuff. Arch. XV, Nr. 29.) Eine derartige Thätigkeit ist z. B. das Versorgen des Schiffs mit dem zur Reise nothwendigen und geeigneten Proviant[1]), die Befolgung der zur Sicherheit des Verkehrs nothwendigen Massregeln, wie Mitnahme guter Seekarten, Instandhaltung des Schiffes und seines Zubehörs, Abgabe der in der Dunkelheit oder bei dickem Wetter erforderlichen Signale, Vornahme aller der Manöver bei drohendem Zusammenstoss, die geeignet sind, eine Katastrophe entweder abzuwenden oder in ihren Wirkungen möglichst abzuschwächen.

Ein Verschulden ist aber auch dann noch nicht ausgeschlossen, wenn nur die objektiven Momente in Betracht gezogen sind, die eine Handlung als erlaubt erscheinen lassen, dagegen nicht die Umstände des Einzelfalles, die im Gesetz Berücksichtigung nicht finden konnten. Fährt z. B. der Führer eines Dampfers in schmalem Wasser vorschriftsmässig nur mit halber Kraft, unterlässt er es aber die Fahrt zu hemmen, wenn er bemerkt, wie dennoch durch den Wellenschlag, den der Dampfer verursacht, ein kleines Fahrzeug gefährdet wird, so begeht er eine schuldhafte Handlung. — Dass ein Schaden durch ein Verschulden der Besatzung herbeigeführt ist, hat natürlich der den Ersatzanspruch geltend machende Kläger zu beweisen. (Vgl. R. O. H. G. XXV, p. 230 f.)

Es können hier natürlich nicht sämmtliche Pflichten, die den zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen obliegen, und gegen die sie verstossen können, aufgezählt werden. Es mag genügen, wenn einige besonders bemerkenswerthe Fälle herausgehoben werden.

Abgesehen davon, ob der Rheder auch für den Lootsen verantwortlich ist oder nicht (Art. 740), hat die Schiffsbesatzung trotz der Anwesenheit eines Lootsen an Bord noch eine grosse Zahl von Pflichten zu erfüllen, deren Unterlassung im Falle eines durch dieselbe verursachten Schadens die Haftung des Rheders herbeiführen

[1]) Eine zur Schiffsbesatzung gehörige Person oder ein Passagier, der durch ungesunde Nahrung an seiner Gesundheit Schaden genommen hat, hat daher eine utilis Aquiliae actio.

würde. Der Schiffer hat zunächst zu prüfen, ob der Lootse auch fähig zur Führung des Schiffes ist;[1]) er hat weiter darüber zu wachen, dass der Lootse auch seines Amtes mit der gehörigen Sorgfalt waltet. Es muss, wenn eventuell die Haftung des Rheders cessieren soll, der Lootse auch ganz unmittelbar die persönliche Leitung des Schiffes haben.[2]) Es genügt zur Befreiung des Rheders von der Haftung nicht, dass der Lootse allgemeine Anordnungen getroffen hat, die der Besatzung zur Richtschnur dienen sollen. Ferner muss die Mannschaft die vom Lootsen gegebenen Befehle richtig ausgeführt haben. Entsprechendes gilt, wenn das Schiff sich in der Schleppführung eines Remorqueurs befunden hat.

Natürlich muss der Kläger der Behauptung des Rheders gegenüber, dass sich ein Lootse an Bord befunden hat, seinerseits den Nachweis führen, dass der Schaden nicht durch den Lootsen, sondern durch eine Person der Schiffsbesatzung verursacht ist. (Vgl. R. O. H. G. 20. V. 79., 25. VI, 79. XXV. p. 186, p. 229.)

Bei Kollisionen soll nach Artikel 737 einem Anspruch auf Ersatz des dem einen oder andern oder beiden Schiffen zugefügten Schadens nicht stattgegeben werden, wenn keiner Person der Schiffsbesatzung des einen oder des andern Schiffes ein Verschulden zur Last fällt oder wenn der Zusammenstoss durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt ist. In solchen Fällen liessen die älteren Rechte meist Vertheilung des Schadens auf beide Schiffe eintreten, und auch neuere Rechte sind wenigstens theilweise ihrem Beispiel gefolgt. Nicht so das deutsche Handelsgesetzbuch. (Vgl. Lamprecht in Goldschmidt's Zeitschrift XXI, p. 28—33, 35—42.)

Kann einem Kläger, der Ersatz für Schaden beansprucht, der durch eine vom klägerischen Schiffe herbeigeführte Kollision entstanden ist, vom Beklagten eine Konkurrenz des Verschuldens seiner Besatzung mit einem Verschulden der des anderen Schiffes nachgewiesen werden, so ist der Beklagte mit seinem Anspruch abzuweisen, gleichviel auf wessen Seite das gröbere Verschulden vorgelegen hat.

Natürlich kompensieren sich nur culpa und culpa, dolus und dolus, nicht dagegen dolus und culpa. Denn einem dolus gegen-

[1]) Würde z. B. der Schiffer einem betrunkenen Lootsen das Kommando anvertrauen, so machte er sich einer culpa in eligendo schuldig.

[2]) Art. 470 sagt: „Wenn sich das Schiff unter Führung eines Zwangslootsen befunden hat."

über kommt culpa nicht in Betracht, da ein Zusammenstoss auch ohne die culpa des einen erfolgt wäre, wenn der andere ihn dolos herbeigeführt hat.

War die culpa des einen ohne Wirkung auf die Herbeiführung der Katastrophe, so kann sie natürlich auch nicht zur Kompensation herangezogen werden.

Es wird nicht immer leicht zu sagen sein, ob eine konkurrierende culpa wirklich vorgelegen hat. Ist z. B. durch die culpa des einen die Gefahr einer Kollision in unmittelbare Nähe gerückt, so wird man vom kaltblütigsten Menschen nicht verlangen, dass er Geistesgegenwart genug besitze, diejenigen Massregeln zu ergreifen, die allein zur Abwendung einer Katastrophe geeignet sind. Man wird also auch hier in einem Versehen eine culpa nicht immer erblicken können. (Vgl. Erkenntniss des Hamburger Handelsgerichts vom 1. October 1874.) — Artikel 737 ist analog dann anwendbar, wenn beim Zusammenstoss zweier Schiffe das Verschulden der Besatzung des einen dieser Schiffe konkurriert mit dem eines dem Rheder des nichtschuldigen beschädigten Schiffes ebenfalls gehörenden dritten Schiffes. Der Ersatzanspruch ist nicht begründet, weil der Kläger als Rheder des letzteren Schiffes für den durch die Schuld der Besatzung desselben seinem zweiten Schiffe zugefügten Schaden einzustehen haben würde, wenn dieses einem andern gehörte. (Entsch. d. R. G. Civ. Sen. 1, p. 45.)

Auf der Hamburger Konferenz wurde ausdrücklich bemerkt, der Artikel 737 beziehe sich nur „auf die Beschädigung der Schiffe, aber nicht auf die Beschädigung der Ladung“. Der Rheder eines Schiffes, dessen Besatzung einen Zusammenstoss kulpos herbeigeführt hat, muss also trotz konkurrierender culpa der Besatzung des andern Schiffes den Ladungsinteressenten dieses allen Schaden ersetzen. Da er nach Art. 451 für das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung schlechthin zu haften hat, kann er sich auf die Mitschuld eines Dritten nicht berufen. Die einzige Ausnahme, die im Artikel 737 statuiert wird, bezieht sich, wie aus dem Wortlaut des Artikels hervorgeht, nach welchem „nur der Anspruch des dem Schiffe“ oder „den Schiffen“ zugefügten Schadens als durch die „Einrede der Mitschuld des andern Schiffes ausgeschlossen bezeichnet“ wird, eben nur auf die Schiffe und nicht auch auf die Ladung.

Die Rheder der schuldigen Schiffe haften solidarisch, aber jeder natürlich nur mit seinem Sondervermögen. War einer der beiden Rheder Eigenthümer der auf seinem Schiff beförderten Ladung, so kann er für deren Verlust oder Beschädigung den andern nur so weit in Anspruch nehmen, als diese aus seiner eigenen fortune de mer nicht gedeckt werden.

Ein Regress des einen im höheren Maasse zum Ersatz herangezogenen Rheders gegen den anderen findet nicht statt. Ehrenberg ist anderer Ansicht; er will zwar die Rheder der schuldigen Schiffe den Geschädigten solidarisch haften lassen, allein der Rheder, der den Ersatz geleistet hat, soll von dem andern Rheder verlangen können, „dass dieser ihm soviel Prozente davon ersetze, wie der Werth des andern Schiffsvermögens ausmacht von dem Werthe beider Schiffsvermögen zusammen". Ganz dasselbe muss seiner Ansicht nach gelten, wenn einer der beiden Rheder zugleich Eigenthümer der Ladung des einen Schiffes ist. — Dem wird man schwerlich beipflichten können; wenn Ehrenberg meint, dass das Wesen des von ihm vorgeschlagenen Vertheilungsmodus darin bestehe, „dass wegen des beiderseitigen Verschuldens auch Licht und Schatten in gehöriger Weise auf beide Seiten vertheilt werden soll, sodass nicht der eine Rheder, welcher zufällig von den Ladungsinteressenten verklagt wird oder der zufällig eigne Ladung in einem der Schiffe hatte, einen ganz unverhältnissmässigen Schaden zu erleiden gezwungen sein soll", so ist dagegen einzuwenden, dass durch diese Art der Vertheilung, die nicht nach der Grösse der culpa, sondern lediglich nach der Grösse des Schiffsvermögens sich richtet, in keiner Weise geeignet ist, „Licht und Schatten auf beide Seiten in gehöriger Weise" zu vertheilen. Es ist ja Ehrenberg zuzugeben, dass es unbillig ist, einem Schuldigen bei mehreren den vollen Ersatz aufzubürden, allein sein Maassstab schafft keine Gerechtigkeit, und einer Vertheilung der Last nach dem Maasse der culpa stehen bei der Ausführung unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen.

Wir wenden uns nunmehr der praktisch höchst wichtigen Frage zu, ob der Rheder für das Verschulden eines auf seinem Schiffe dienstthuenden Lootsen zu haften habe, obgleich dieser, wie wir oben gesehen haben, zur Schiffsbesatzung nicht zu rechnen ist.

Nicht zweifelhaft kann man in betreff des Zwangslootsen sein, d. h. eines solchen Lootsen, für dessen Annahme ein privatrecht-

licher[1]) oder öffentlichrechtlicher Zwang besteht; denn für dessen Verschulden lässt Artikel 740, wie bereits erwähnt, die Haftung des Rheders cessieren.

Ueber die Haftung des Rheders aus dem Verschulden eines freiwillig engagierten Lootsen enthält jedoch das Handelsgesetzbuch keinerlei Bestimmung. Man könnte aus diesem Umstande zusammen mit der Bestimmung des Art. 740 zu dem Schluss kommen, dass es dem Rheder die Haftung für den freiwillig engagierten Lootsen nicht hat abnehmen wollen. Die Vorgeschichte des V. Buches des Handelsgesetzbuchs lässt in der That auch diesen Schluss zu (vgl. Wagner, Beiträge p. 82 u. 83); denn auf der Hamburger Konferenz wurde sowohl der Absatz des Art. 418 des preussischen Entwurfs gestrichen, welcher lautet: „Der Schiffer ist für die Dauer der Lootsenführung von jeder aus der Führung des Schiffs entstandenen Verantwortung frei", wobei auf die allgemeinen Grundsätze verwiesen wurde; es wurde auch ein Antrag abgelehnt, der dahin ging, dass für den durch Verschulden eines obrigkeitlich bestellten Lootsen, welchen der Schiffer auf Grund einer bestehenden Verordnung oder aus Vorsicht anzunehmen genöthigt war, entstandenen Schaden weder der Rheder noch der Schiffer verantwortlich sei. Nur über den Fall entschied man, dass ein Zusammenstoss unter Führung eines Zwangslootsen stattgefunden habe; für diesen Fall setzte man, wie bereits gesagt, fest, dass der Rheder nicht zu haften habe, wenn dem Zwangslootsen allein ein Verschulden zur Last falle.

Aber auch aus allgemeinen Grundsätzen, die in der Einleitung entwickelt sind, muss man den Rheder für das Verschulden des Lootsen haften lassen; aus diesen heraus wird man — de lege ferenda gesprochen — nicht umhin können, seine Verantwortlichkeit sogar für den Zwangslootsen zu statuieren, soweit diesem nicht das Kommando auf dem Schiffe abgetreten werden muss.

Ist übrigens der Rheder zugleich Schiffer, so bleibt seine Haftung aus dem Verschulden der Schiffsmannschaft auf Schiff und Fracht beschränkt, da der Schiffer, soweit ihn nicht culpa in eligendo trifft, für derartiges Verschulden mithaftet, der Schiffer-Rheder also als Rheder für facta aliena einsteht.

---

[1]) Zahlung einer Gebühr auch bei Nichtannahme. Vgl. Wagner, Beiträge p. 86 u. 87.

Die öffentlich-rechtliche Haftung des Rheders aus fremdem Verschulden beschränkt sich darauf, dass er dem Staate für die wegen Uebertretung von Zoll- und Polizeigesetzen durch Schmuggel oder Mitführen von Kriegskontrebande über den Schiffer verhängten Geldstrafen haftet.

Nunmehr haben wir noch kurz auf das Maass des vom Rheder unter den erörterten Voraussetzungen zu leistenden Schadensersatzes einzugehen. Der Umfang seiner Ersatzpflicht aus dem Verschulden seiner Bevollmächtigten bestimmt sich nach den Grundsätzen des Handelsrechts (Art. 1 und §. 101 3g G. V. G.). Der Geschädigte kann die Erstattung wirklichen Schadens und des entgangenen Gewinnes verlangen (Art. 283). Das Recht des Schadensersatzes ist jedoch abzusprechen, wenn es sich um einen bloss möglichen, durch keinerlei objektive Momente gestützten, rein putativen Gewinn handelt. (Erk. d. R. O. H. G. II., S. 197.)

Ist einem Ladungsinteressenten aus der durch das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung herbeigeführten Vereitelung der ordnungsmässigen Erfüllung des Frachtvertrages ein Anspruch auf Schadensersatz erwachsen, so haftet der Rheder für den vollen Schaden und hat nicht bloss den Marktpreis oder sonstigen Werth der untergegangenen oder beschädigten Güter zu erstatten (Art. 612, 614). Denn für Artikel 451, der die Haftung des Rheders für das Verschulden von Personen der Schiffsbesatzung anordnet, ist eine Beschränkung derselben auf den Marktpreis der Güter nicht ausgesprochen, sondern ausdrücklich nur für den die allgemeine Ersatzpflicht des Verfrachters anordnenden Art. 607.

Die Haftung des Rheders für den von ihm zu vertretenden Schaden, der durch Tötung oder Verletzung einer Person entstanden ist, wird durch die Bestimmungen der Gesetze betr. die Kranken- und Unfallversicherung vielfach modificirt.

Hinsichtlich der Dauer der Haftung ist zu bemerken, dass die Forderungen der Schiffsgläubiger mit zwei Ausnahmen in einem Jahre verjähren (Art. 765), die aus Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung, sowie die Ersatzforderung wegen eines Zusammenstosses verjähren in zwei Jahren (Art. 906, 908), alle anderen Ansprüche nach bürgerlichem Recht, z. B. die Klage auf Rückzahlung einer an den Rheder zu Unrecht gezahlten Fracht.

Für die Haftung des Rheders ist schliesslich die Frage von grösster Wichtigkeit, nach welchem Rechte er in Anspruch genommen werden kann für den Schaden, der aus einer im Auslande begangenen schuldhaften Handlung einer Person der Schiffsbesatzung herrührt. Was zunächst die Stellvertretungshandlungen des Schiffers anlangt, so ist zweifellos das Recht des Heimathstaates des Rheders anzuwenden; denn nach diesem Rechte erfolgte die Anstellung und nach ihm haben Rheder und Schiffer ihre Rechte und Pflichten bemessen. (Entsch. d. R. O. H. G. XXII, S. 98, VIII, 158 f.) Nach demselben Recht muss auch die Haftung aus dem Verschulden von Personen der Schiffsbesatzung, insoweit sie lediglich faktische Gehülfen des Rheders sind, beurtheilt werden. Denn hier ist die Haftung eine gesetzliche Folge der Anstellung. „Indem eine Anstellung seitens des Rheders oder im Namen dieses seitens des Schiffers im Heimathshafen des Schiffes oder in der Fremde erfolgt, unterwirft sich der Rheder stillschweigend allen Folgen, welche das Recht mit einer solchen Anstellung verbindet. Diese Folgen können aber selbstverständlich nicht diejenigen sein, die das Recht irgend eines Staates, sondern nur die, welche das Recht des Staates des Rheders damit verbindet.“ (Lewis, Komm. S. 49.)

Uebersicht der benutzten Literatur.

1. v. Wyss, Die Haftung für fremde Culpa nach römischem Recht.
2. Waentig, Ueber die Haftung für fremde unerlaubte Handlungen.
3. Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht.
4. Hahn, Kommentar z. H. G. B., 2. Aufl.
5. Protokolle z. H. G. B. IV—IX.
6. Zeitschrift f. d. gesammte Handelsrecht, III, X, XVI, XXII.
7. Dernburg, Pandekten, 2. Aufl.

8. Lewis, Seerecht in Endemann's Handbuch d. deutschen Handels-, See- und Wechselrechts.
9. Kosack, Lehrbuch des Handelsrechts, 2. Aufl. 1893.
10. Wagner, Beiträge zum Seerecht.
11. Rehme, Die geschichtliche Entwickelung der Haftung des Rheders.
12. Lewis, Kommentar zum V. Buch d. H. G. B.
13. Wagner, Handbuch des Seerechts in Binding's Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft.
14. Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts III, IV, VIII, IX, XI, XIII, XX, XXIII, XXV.
15. Entscheidungen des Reichsgerichts I.
16. Entscheidungen des Geh. Obertribunals XLII.
17. Seuffert's Archiv V.
18. Burchardi, Ueber die Verantwortlichkeit des Schuldners für seinen Gehülfen.
19. Makower, Kommentar z. H. G. B.

Druck von G. D. Baedeker in Essen.